

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine

Bordeaux, le 19 FEV. 2015

Mission Connaissance et Évaluation

Aménagement de la voie d'accès aux fermes aquacoles

Commune de Saint-Vivien-de-Médoc (Gironde)

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article L122-1 et suivants du code de l'Environnement)

Avis P2014-119

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à sa réalisation.

Localisation du projet : Commune de Saint-Vivien-de-Médoc

Demandeur : Conseil Général de la Gironde

Procédure : /

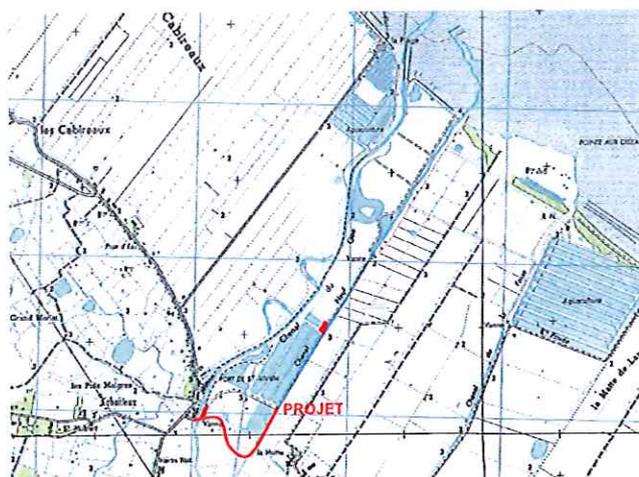
Date de saisine de l'Autorité environnementale : 19 décembre 2014

Date de consultation de l'Agence Régionale de Santé : 23 décembre 2014

Principales caractéristiques du projet

Le projet objet de l'étude d'impact concerne l'aménagement d'une voie d'accès aux fermes aquacoles situées au niveau du port de Saint-Vivien-de-Médoc. Le projet consiste à créer une voie d'environ 800 m de long et 5 m de large, et deux aires de stationnement de 780 et 430 m², permettant de disposer respectivement de 32 et 13 places de stationnement. Le projet étant situé en espaces remarquables du littoral, les structures de chaussée doivent rester non revêtues.

La localisation et le projet prévu sont représentés ci-après.



Extrait de l'étude d'impact

Le projet a été soumis à étude d'impact suite à la procédure d'examen au cas par cas par arrêté préfectoral du 8 août 2012, en application des rubriques n°11 relatives aux travaux en espaces remarquables du littoral du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement et n°6d du même tableau, relative aux routes.

Le projet est également soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau. Un dossier a été enregistré par le service instructeur le 21 juillet 2014 et a été considéré non recevable par courrier du 09 septembre. Les compléments à apporter au dossier ont été notifiés au pétitionnaire.

En termes de procédure au titre du code de l'urbanisme, l'étude d'impact indique que le projet n'est soumis à aucune demande d'autorisation. Le document d'urbanisme a évolué depuis le dépôt de l'étude d'impact et le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Vivien-de-Médoc, récemment approuvé, identifie bien le secteur comme espace remarquable du littoral (zonages Np et Nop). Dès lors, en application de l'article R421-22 du code de l'urbanisme, **le projet est soumis à permis d'aménager, avec enquête publique**. L'autorité environnementale précise que l'étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale devront être joints au dossier d'enquête.

I – Analyse du caractère complet du dossier

L'étude d'impact a été transmise à l'autorité environnementale en dehors de toute procédure d'instruction administrative. La phase de recevabilité n'a donc pas été réalisée avant la saisine de l'autorité environnementale.

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale ne répond pas à l'ensemble des dispositions requises par l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

Dans un souci de bonne compréhension de l'étude d'impact au moment de l'enquête publique, l'autorité environnementale invite le pétitionnaire à une relecture de l'ensemble du document, afin de corriger quelques erreurs qui génèrent des incompréhensions. A titre d'exemple, l'étude d'impact indique que l'aire d'étude du milieu naturel intègre « *la zone d'implantation même du tracé de la future piste cyclable, soit 8,5 km* », que le maître d'ouvrage est le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, qu'il sera évité de prévoir des interventions dans les « espaces verts », ou encore fait référence à une annexe n° 6 non fournie.

De plus, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique qui mériterait d'intégrer les compléments nécessaires à une justification satisfaisante du projet en espaces remarquables du littoral, et une évaluation des impacts plus précise concernant en particulier les incidences potentielles sur les espèces en présence, du fait d'une fréquentation plus importante du secteur une fois réalisés la voirie et les parkings envisagés.

Les remarques de l'autorité environnementale sur le contenu de l'étude d'impact sont détaillées ci-après.

II – Analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

L'étude d'impact porte sur un projet par nature modéré. Il est cependant situé en espace remarquable du littoral, en zone inondable, dans un milieu naturel riche en biodiversité et identifié comme une vaste zone humide. Cet aménagement léger¹ est donc soumis à de fortes contraintes de faisabilité du fait de sa localisation en espace remarquable du littoral, par les impacts qu'il est susceptible de générer sur des milieux naturels sensibles et en zone inondable.

L'autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact est le document qui permet de traduire la façon dont les enjeux identifiés en vue de la réalisation d'une opération ont été pris en compte afin d'élaborer un projet de moindre impact environnemental. L'environnement est considéré au sens large, c'est à dire sous les aspects prise en compte des risques (naturels, technologiques), préservation des milieux naturels, réduction des déplacements, des pollutions et nuisances, valorisation du cadre de vie, etc.

L'étude d'impact ne dispose pas d'une analyse suffisante au regard des forts enjeux environnementaux du site où s'implante le projet.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde successivement le milieu physique, le paysage, le milieu naturel, le patrimoine et le contexte humain.

L'aire d'étude retenue pour l'analyse de l'état initial de l'environnement n'est pas précisée ; l'autorité environnementale note que les informations données concernent globalement l'emprise du projet mais recommande de préciser le (ou les) périmètre(s) d'étude ainsi que la localisation de certaines données (par exemple localisation de la coupe pédologique réalisée (p. 9 de l'étude d'impact). Il convient par ailleurs de rectifier (ou justifier) la référence à un projet de piste cyclable d'une longueur de 8,5 km comme zone d'implantation du projet, cité dans l'étude d'impact (p. 39).

Concernant le milieu physique, le projet s'implante sur des terrains plats, marécageux, composés d'argiles et d'alluvions, et inondables. Le projet se situe en zone jaune du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Pointe du Médoc. Le site est constitué d'un maillage de chenaux (chenal neuf et chenal du Gua) et de canaux, dont les hauteurs d'eau sont régulées par des systèmes de vannes et de portes à flot. Il est noté que ces chenaux sont définis comme des axes migratoires pour les anguilles. Des dysfonctionnements du réseau hydrographique liés aux interactions entre inondations, ensablement et phénomènes d'érosion/ensablement sont constatés.

La compatibilité du projet avec les documents de planification liés aux milieux aquatiques est présentée dans l'analyse de l'état initial de l'environnement. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Estuaire de la Gironde et milieux associés » sont pris en considération. L'autorité environnementale indique qu'il est nécessaire d'évoquer également la compatibilité du projet avec le SAGE « Nappes profondes », document approuvé depuis le 18 juin 2013 et qui s'applique sur l'ensemble du département de la Gironde.

Concernant le milieu naturel, le projet s'inscrit dans les sites Natura 2000 « Marais du Nord Médoc » et « Marais du Bas Médoc », dans les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) « Marais du Bas Médoc » et « Chenal du Gua : tronçon aval » et dans la Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) « Estuaire de la Gironde : Marais du Nord Médoc ». L'emprise du projet correspond majoritairement à des prairies humides pâturées, correspondant à des zones humides. Seul le site de l'aire de stationnement prévue au nord du chenal n'est pas identifié comme zone humide. L'étude d'impact met en évidence la nécessité de ne pas créer d'obstacle à la circulation des eaux souterraines¹, ni de pollution de celles-ci.

¹ Notion définie par l'article R146-2 du code de l'urbanisme, en application de la loi littoral

Elle précise également que « *la nappe souterraine² liée à cette zone humide peut être localisée entre 30 et 70 cm de profondeur* » (p. 81).

Le secteur du projet est propice à la **présence d'un grand nombre d'oiseaux**, que ce soit comme zone de nourrissage, d'hivernage, de reproduction, ou comme halte migratoire. Les fossés, les haies et ronciers, et les chenaux jouent le rôle de **corridors écologiques** à l'échelle de ce secteur. **Les fossés sont par ailleurs susceptibles d'abriter des espèces d'amphibiens protégés.**

Concernant le **milieu humain**, l'étude d'impact précise que la commune de Saint-Vivien-de-Médoc est soumise à la loi littoral, avec des prescriptions particulières concernant les aménagements en espaces remarquables du littoral, comme dans le cas de ce projet. L'étude d'impact précise que « *la loi littoral n'est pas opposable à la création de la voie d'accès aux fermes aquacoles* » (p. 87) (cf. remarque dans le paragraphe « 11.3 justification et présentation du projet d'aménagement », ci-après).

Le projet se situe à proximité des deux fermes aquacoles objets de la modification de l'accès actuel, elles-mêmes à **proximité du port de Saint-Vivien**, qui peut abriter environ 60 embarcations, et bordé de cabanes de pêcheurs. Il est noté que le site accueille une activité touristique en période estivale, notamment parce que le chemin reliant le port à la pointe du Médoc permet des promenades et randonnées pédestres et équestres. Aux abords des fermes aquacoles, **le trafic maximum estimé de véhicules de tourisme est de l'ordre de 100 véhicules/jour.**

En conclusion de l'analyse de l'état initial de l'environnement, l'autorité environnementale note que l'étude d'impact dispose d'une synthèse des enjeux (p. 101 et 102) qui définit comme **enjeux forts la prise en compte du risque inondation et la préservation des zones humides et de « la richesse biologique des différentes zones protégées à proximité du site »**. L'ensemble de l'analyse de l'état initial de l'environnement est correctement présentée.

L'autorité environnementale considère qu'une attention particulière devra également être portée à la **préservation des fonctionnalités écologiques des fossés existants, dès lors que ceux-ci abritent des espèces protégées.**

11.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

L'analyse des impacts et la présentation des mesures n'appelle pas de remarque particulière concernant certains volets tels que le paysage, les nuisances, la santé et la salubrité publique qui sont correctement traités.

En revanche, concernant le **milieu physique**, l'étude d'impact indique que la réalisation du projet génèrera des déblais de l'ordre de 5 100 m³. Il est prévu que l'ensemble de ce volume soit réutilisé sur place pour le modelage des bassins des fermes aquacoles.

L'étude d'impact évalue les impacts potentiels par rapport au risque inondation et conclut à l'absence d'impact sur les vitesses d'écoulement des crues, du fait d'un projet entièrement transparent à l'écoulement des crues.

L'autorité environnementale note que **la manière dont les déblais sont réutilisés en remblais n'est pas présentée, en termes d'altimétrie et d'effet potentiel comme obstacle au libre écoulement des crues. Il est nécessaire de préciser ce point.**

Concernant la thématique de l'eau et l'ensemble des items concernés au titre de la loi sur l'eau, l'autorité environnementale rappelle que **des compléments sont demandés par le service instructeur pour le dossier de déclaration en cours de ce projet.** Cette instruction permettra de conclure sur la prise en compte des enjeux liés aux inondations et aux zones humides.

Sur ce dernier point, l'étude d'impact précise que le décaissement moyen est prévu sur une profondeur de 65 à 70 cm.

Or, l'analyse de l'état initial de l'environnement a mis en évidence la présence potentielle d'eau souterraine entre 30 et 70 cm, l'ensemble du projet étant situé dans une vaste zone humide.

2 La notion « d'eaux souterraines » aurait mérité d'être définie dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale note que les impacts de la phase chantier sont traités, et s'accompagnent des mesures généralement prévues pour ce type de travaux pour permettre de limiter, voire de supprimer les impacts négatifs relatifs par exemple au risque de pollution des eaux (stockage des matériaux sur des aires ou dans des bacs étanches, collecte de l'ensemble des rejets d'eaux du chantier, etc).

L'impact potentiel lié à la présence de la nappe lors des terrassements n'est pas cependant évoqué et mériterait d'être évalué.

Le projet entraîne la destruction de 7 190 m² de zone humide et impacte les fossés existants, où des amphibiens peuvent transiter et se reproduire. L'étude d'impact précise la méthodologie employée pour réaliser l'inventaire faune/flore du site d'étude. La rainette méridionale a été contactée ainsi qu'un cortège d'oiseaux constituant des espèces protégées (identifiées sur le site d'étude).

L'étude d'impact ne propose pas de mesure d'évitement à la destruction de zone humide, considérant que le projet s'inscrit dans une très vaste zone humide (cf. paragraphe II.3 ci-après sur la présentation et justification du projet). Les **mesures de réduction** des impacts consistent à prévoir les travaux en période sèche, à minimiser les zones de circulation des engins et à engazonner rapidement les talus après travaux pour éviter le lessivage par les eaux de pluie. Une **mesure de compensation** portant sur l'acquisition d'une parcelle de 10 813 m² située au Verdon-sur-Mer est proposée. Cette proposition, qui devra s'accompagner d'un plan de gestion adéquat, sera examinée dans le cadre de l'instruction du dossier de déclaration « loi sur l'eau ».

Considérant la riche **biodiversité des sites Natura et des ZNIEFF** qui couvrent l'emprise du projet, l'autorité environnementale s'interroge sur la **caractérisation des espèces en présence**, concernant notamment les reptiles, les amphibiens, et certains invertébrés (papillons, libellules) pour lesquels une seule visite de terrain s'est déroulée en période favorable à leur observation.

L'étude d'impact fait référence à la présence potentielle de la Cistude d'Europe, et prévoit une mesure d'évitement des impacts pour les reptiles potentiellement présents.

L'autorité environnementale recommande de s'assurer de la présence ou de l'absence d'espèces protégées en complétant l'inventaire réalisé.

L'autorité environnementale rappelle que la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement des espèces faunistiques protégées, quel que soit leur stade de développement, sont interdits. Cette interdiction peut également s'appliquer à la dégradation des habitats, en particulier aux éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos des espèces considérées. Il convient donc que l'identification de l'ensemble de ces espèces soit la plus précise possible. **Cette étape permettra de conclure sur la nécessité ou non d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée.**

L'évaluation des impacts sur le milieu naturel doit par ailleurs prendre en considération le trafic de tourisme estimé à environ 100 véhicules par jour et l'accès à la nouvelle aire de stationnement de la « pointe aux oiseaux », qui viendront modifier les conditions de fréquentation du secteur.

Enfin, l'autorité environnementale relève que **la durée des travaux est considérée « très courte »**, sans toutefois qu'elle soit précisée. Il est noté que les travaux sont prévus en dehors de toute activité des bassins, qui seront alors vidés, et également en période la plus favorable pour les oiseaux et les reptiles. La prise en compte de la présence de la nappe et du contexte global de zone humide entraîne la nécessité de réaliser des travaux en période la plus sèche. Pour minimiser les effets sur les riverains, avec des cabanons à proximité occupés l'été, il est indiqué dans l'étude d'impact que les travaux se dérouleront à l'automne.

Il convient de préciser si toutes ces conditions sont compatibles entre elles, de dégager la période effective de déroulement des travaux et leur durée, et d'évaluer spécifiquement les effets résiduels qui seraient générés par une période de travaux plus impactante que celle théoriquement prévue.

Concernant le milieu humain, il est relevé l'importance et l'impact positif du projet de voie d'accès dans le fonctionnement local et la pérennité des fermes aquacoles. L'impact positif de la réalisation des aires de stationnement est également évoqué. L'autorité environnementale note qu'il s'agit de mettre à disposition **45 places de stationnement sur deux sites et 1 210 m²**

au total. Il conviendrait d'expliciter les besoins et les effets attendus notamment du point de vue quantitatif, puisque comme évoqué ci-après dans la partie « *présentation et justification du projet d'aménagement* », le **besoin théorique est évalué à 2 900 m² dans l'étude et ces aires de stationnement ne peuvent être implantées en espaces remarquables du littoral que sous certaines conditions. L'autorité environnementale recommande de mieux étayer ce point.**

En matière de **modalités de suivi des effets et des mesures**, l'autorité environnementale note qu'un « *suivi environnemental* » est prévu. Des écologues réaliseront « *une mise à jour des données environnementales* » avant le début des travaux (p. 200 de l'étude d'impact). Le suivi consistera à vérifier la présence ou l'absence d'espèces protégées dans les secteurs repérés comme sensibles, et à les géolocaliser le cas échéant.

Des contrôles extérieurs³ sont prévus tous les mois « *afin de vérifier le respect des différentes mesures* » (p. 200). La durée des travaux n'étant définie que par les termes « *période très courte* », il convient de détailler cet aspect des travaux et le cas échéant d'adapter les mesures de contrôle afin qu'elles soient cohérentes avec la durée des travaux.

L'autorité environnementale relève que l'étude d'impact dispose d'une synthèse qui récapitule les effets potentiels du projet, les mesures, et les modalités de suivi des mesures et des effets (p. 202 à 204). Cette synthèse pourra utilement servir de document de travail pour l'application de **l'article R122-14 du Code de l'environnement**. Cet article prescrit que les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet doivent mentionner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, les modalités du suivi de la réalisation des mesures ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement qui font l'objet d'un ou de plusieurs bilans transmis aux autorités décisionnaires, et pour information à l'autorité environnementale.

Les mesures proposées devront faire l'objet d'une validation par le service instructeur adéquat, en particulier dans le cadre de l'application de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

II.3 Présentation et justification du projet d'aménagement

L'étude d'impact intègre une partie « *raison du choix du tracé retenu et description du projet* » qui présente le contexte local dans lequel s'inscrit le projet. Ainsi, **l'autorité environnementale note l'enjeu économique lié à la pérennité des fermes aquacoles, dédiées à l'élevage de gambas du Pacifique, à la récolte de crevettes locales, et à l'affinage de coques et palourdes. Cette activité aquacole s'accompagne de l'accueil de 2 500 à 3 000 visiteurs par an (touristes et groupes scolaires). Il est considéré que le trafic de véhicules de tourisme s'élève à 100 véhicules par jour au maximum, en période estivale.**

De plus, l'aménagement de la voie aux fermes aquacoles s'inscrit dans **le projet d'aménagement d'ensemble et de valorisation du port de Saint-Vivien-de-Médoc**. L'étude d'impact indique que les orientations d'aménagement en la matière « *tendent à résoudre les conflits d'usage, rechercher des solutions pour la gestion et l'entretien des équipements portuaires, valoriser les activités économiques existantes, et insérer le port de Saint-Vivien dans une démarche touristique liée à l'ensemble de la pointe du Médoc* » (p. 104).

La question de l'évolution de la propriété foncière des différentes parcelles à l'échelle des deux fermes aquacoles est ensuite abordée dans cette partie.

Concernant les aires de stationnement, l'étude d'impact précise que « *2 900 m² paraissent nécessaires pour répondre aux divers besoins identifiés* ». Or le projet objet de la présente étude d'impact porte sur deux parkings, respectivement de 780 et 430 m².

Etant donné que le projet se situe entièrement en espaces remarquables du littoral, les aménagements légers envisageables ne peuvent y être réalisés qu'à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux.

³ Notion à définir en fonction de ce qui relève des contrôles assurés par le maître d'ouvrage ou l'entreprise en charge des travaux.

En outre, l'autorisation de projet en espaces remarquables du littoral s'appuie sur la justification de l'absence d'alternative ou d'une nécessité démontrée.

L'étude d'impact ne précise pas de quelles catégories⁴ relèvent les aménagements prévus.

L'autorité environnementale rappelle que les aires de stationnement ne peuvent être implantées en espaces remarquables du littoral que si elles sont « indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible »⁵.

De la même manière, la voie peut être considérée comme liée et nécessaire à l'activité aquacole et dès lors elle entre dans le cadre des « aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques »⁶.

L'étude d'impact ne donne aucune explication sur la justification du projet au regard des prescriptions du code de l'urbanisme portant sur la nécessité des aménagements ou l'absence d'alternative.

De plus, le projet prévoit une capacité de stationnement de 45 places sur les deux parkings prévus, et le trafic est estimé à environ 100 véhicules par jour en période estivale. Le site de projet disposerait alors d'une place de stationnement pour environ deux véhicules passant sur la journée, ce qui semble sur-évalué. L'autorité environnementale estime qu'un phasage de la réalisation des aires de stationnement pourrait être envisagé, afin de répondre au plus juste au besoin.

Par ailleurs, il pourrait être recherché une intégration paysagère de qualité de ces deux parkings.

L'étude d'impact doit donc être complétée concernant la compatibilité et la justification de l'implantation du projet (voirie et aires de stationnement) en espaces remarquables du littoral.

L'autorité environnementale précise que ce point relatif au respect du code de l'urbanisme s'inscrit réglementairement dans le contenu de l'étude d'impact qui prévoit la présentation d'une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire et des éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable⁷.

De plus, l'examen et la présentation de solutions de substitution s'inscrivent également dans la logique d'évitement de destruction de zones humides, sachant que le projet est presque entièrement situé en zone humide (seul l'emplacement de l'aire de stationnement de la pointe aux oiseaux n'est pas considéré être une zone humide).

Enfin, il est noté que le projet est couvert par les zonages Np et Nop du Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuellement en vigueur. Il conviendrait d'indiquer dans l'étude si ces zonages autorisent effectivement ce type de projet. Faute de quoi, une déclaration de projet entraînant mise en compatibilité du PLU pourrait s'avérer nécessaire afin de sécuriser juridiquement le volet urbanisme de ce projet.

III – Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact, objet du présent avis, porte sur un projet par nature modéré. Ce projet consiste à créer une voie d'accès aux fermes aquacoles situées sur la commune de Saint-Vivien-de-Médoc. Cette voie d'environ 800 m de long et 5 m de large est non revêtue et s'accompagne de la

4 Sont entendus ici comme catégories les aménagements listés à l'article R146-2 du code de l'urbanisme, de a) à e)

5 En application du b) de l'article R146-2 du code de l'urbanisme

6 En application du d) de l'article R146-2 du code de l'urbanisme

7 5° et 6° de l'article R122-5 du code de l'environnement qui fixe le contenu d'une étude d'impact

réalisation de deux aires de stationnement également non revêtues de 780 et 430 m², permettant de disposer respectivement de 32 et 13 places de stationnement.

Le projet est situé en espace remarquable du littoral, en zone inondable, dans un milieu naturel riche en biodiversité et identifié comme une vaste zone humide. Cet aménagement léger⁸ est donc soumis à de fortes contraintes de faisabilité du fait de sa localisation en espace remarquable du littoral, par les impacts qu'il est susceptible de générer sur des milieux naturels sensibles et en zone inondable.

Ainsi l'étude d'impact doit démontrer la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux du site d'implantation et la conception d'un projet de moindre impact environnemental. En ce sens, l'autorité environnementale estime que des compléments sont à apporter, d'une part en termes de compatibilité du projet avec les dispositions de la loi littoral, et d'autre part en termes d'évaluation des impacts sur le milieu naturel.

Le Préfet de région,



Michel DELPUECH

8 Notion définie par l'article R146-2 du code de l'urbanisme, en application de la loi littoral